Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des

Planungs- und Umweltausschusses (34.) vom 19. Oktober 2011

Vorsitzender:	2. Bürgermeister	Schwaiger
Anwesend sind:	3. Bürgermeister	Zierer
	die Stadträte	Frankl
		Lintl
		Notter
		Dr. Maguhn
		Bauer
		Drobny
		Freitag
		Dr. Pause
		Großkopf
		Gmeiner
Abwesend und entschuldigt:		Irlstorfer
		Priller
Weitere Teilnehmer:		Herr Koch
		Herr Maierhofer (zu TOP 1)
		Herr Stein, Büro Schober (zu TOP 1)
		Herr Jürgens
		Frau Wiesheu, Ortssprecherin (zu TOP 2)
		Herr Voigt, Stadtwerke (zu TOP 3.2)
		Frau Metz (zu TOP 3.1 u. 3.2)
Schriftführerin:		Frau Michl
Beginn der öffentlichen Sitzung:		14.00 Uhr

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des

Planungs- und Umweltausschusses (34.) vom 19. Oktober 2011

Bgm. Schwaiger begrüßt alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung.
Er stellt die Ordnungsmäßigkeit der Ladung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest.

TOP 1 EU-Förderprogramm Leader;
Fuß- und Radweganbindung der Ortsteile/Weiler entlang der St 2339 an die Zentralorte Freising und Neufahrn
(Modul 1: Machbarkeitsstudie)
- Vorstellung der Machbarkeitsstudie
- weiteres Vorgehen -
- Beschluss -
Anwesend: 12

Bgm. Schwaiger begrüßt Herrn Stein vom Büro Dr. Schober.

Herr Maierhofer führt in die Thematik ein. Er weist vorab ausdrücklich darauf hin, dass heute eine Machbarkeitsstudie vorgestellt wird und keine Planung. Die Machbarkeitsstudie dient der Vorbereitung einer Planung mit einem vergleichsweise geringem Kostenaufwand.

Auslöser für die Projektidee im Rahmen von Leader waren die regelmäßigen Forderungen nach einem Radweg entlang der Kreisstraße FS 34 von Sünzhausen nach Pulling in den Bürgerversammlungen der letzten Jahre.

Die Stadt Freising hat keine Möglichkeit oder Verpflichtung, diese Anbindungen zu realisieren, die Träger der Straßenbaulast Freistaat Bayern und Landkreis Freising wiederum haben bisher keine vordringliche verkehrsrechtliche Notwendigkeit und Finanzierbarkeit des Vorhabens gesehen.

Das Staatliche Bauamt hat aber im Vorfeld des Projekts bei Vorliegen einer schlüssigen Planung die Möglichkeit einer Förderung über FAG in Aussicht gestellt, ebenso hat der Landkreis Freising eine umfassende Gesamtplanung als Basis für eine dann u.U. mögliche abschnittsweise Verwirklichung des Radwegesystems gefordert und würde nach derzeitigem Kenntnisstand die Baukosten ohne Grunderwerb übernehmen. Der Grunderwerb müsste durch die betreffenden Kommunen übernommen werden.

Die Stadt Freising hat diese Ansätze aufgegriffen und gemeinsam mit der Gemeinde Neufahrn ein Projekt im Rahmen des EU-Förderprogramms Leader initiiert, bei dem die Machbarkeit einer Trasse entlang der bestehenden Staatsstraße St 2339 zwischen Freising und Fürholzen, an die auf Freisinger Stadtgebiet die Ortsteile Sünzhausen, Pellhausen, Pallhausen, Lageltshausen, Haxthausen, Gartelshausen und Kleinbachern angebunden werden können, ergebnisoffen untersucht werden sollte. Die Machbarkeitsstudie beinhaltet vor allem die Prüfung der naturschutzrechtlichen und bau- bzw. verkehrsrechtlichen Gesichtspunkte.

Die zu untersuchende Radweganbindung ist als Ergänzung zum abgeschlossenen LEADER+-Projekt „Wegekonzept Freisinger Moos“ zu sehen, dessen Inhalte in dieser Leader-Periode nach Möglichkeit noch verwirklicht werden sollen. Für das gesamte Leadergebiet ist außerdem in einem laufenden Projekt eine Planung der Ortsverbindungen beauftragt, allerdings werden darin hauptsächlich die Gebiete außerhalb des ehemaligen LEADER+-Gebietes „Freisinger Moos“ bearbeitet, so dass dieses Projekt als ergänzende Einzelmaßnahme zu betrachten ist.

Die Abstimmungsgespräche mit der Unteren Naturschutzbehörde, dem Staatlichen Bauamt – Fachbereich Straßenbau, der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde sind auf Ebene der Machbarkeitsstudie positiv verlaufen, so dass im Rahmen eines neuen Leader-Projekts als Modul 2 die Genehmigungsplanung beantragt und nach Bewilligung der Maßnahme beauftragt werden könnte.

Damit wäre planerisch die Grundvoraussetzung geschaffen, dass ein Radweg, eventuell auch in Teilabschnitten, umgesetzt werden kann.
Weitere Voraussetzungen für die Umsetzung sind allerdings auch noch der notwendige Grunderwerb für die Erweiterung der Trasse und die notwendigen Haushaltsmittel für den Bau einschließlich der Förderung nach FAG.

Eine Bürgerinformationsveranstaltung in Sünzhausen zu diesem Thema ist in Kürze vorgesehen.

Herr Stein stellt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie anhand einer Präsentation vor.
Er geht kurz auf die Rahmenbedingungen ein. Der geplante Radweg verläuft von Freising nach Südwesten Richtung Giggenhausen – Massenhausen – Fürholzen entlang der Staatsstraße 2339 an einer naturräumlich markanten Scheidelinie zwischen der Hangkante des tertiären Hügellandes und des Freisinger Mooses. Die einzelnen Dörfer, Weiler und Anwesen befinden sich alle nördlich der St 2339. Im Verlauf der St 2339 gibt es Schutzgebiete nach dem Naturschutzrecht, ein FFH-Gebiet und ein Vogelschutzgebiet, wobei das Vogelschutzgebiet bis zur Staatsstraße reicht. Für die Realisierung des Radwegs sind auch die Eigentumsverhältnisse wichtig. Nicht wenige Flächen sind angrenzend an die Staatsstraße Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand. Für den Radweg schlägt er einen Querschnitt von 3,50 m Breite mit Bankettstreifen vor, um ein attraktives Angebot bereit zu stellen. Zielgruppe für den Radweg sind nicht Freizeitradler, sondern in erster Linie handelt es sich um eine Verkehrsverbindung von den Ortsteilen zur Kernstadt.
Er stellt zwei untersuchte Varianten nördlich und südlich der St 2339 und der Kreisstraße FS 34 vor.
Eine nordseitige Führung des Radweges hätte den Vorteil, dass Radfahrer, die aus den Ortschaften im Hügelland zufahren, die St 2339 nicht überqueren müssen. Die Eingriffe in die Hangkante sind jedoch aus naturschutzfachlicher Sicht mit Nachteilen verbunden.

Herr Stein favorisiert die Variante mit dem südlichen Verlauf des Radwegs entlang der Staatsstraße, da hier starke Eingriffe in die Hangkante vermieden werden und der bestehende Anschluss des Radwegs in der Stadt von Vötting kommend bereits südseitig der Staatsstraße verläuft. Im südlichen Verlauf dieses Radweges gibt es zwar auch Feucht- und Nasswiesenstreifen, die in einzelnen Beständen durchaus naturschutzrechtlich und naturschutzfachlich bedeutsam sind, diese Probleme können z.B. durch eine geringe Verschwenkung des Radwegs und Bündelung mit vorhandenen Feldwegen gelöst werden. Die betroffenen Bestände wurden von der Naturschutzbehörde nicht als besonders „hochrrangig“ bewertet.
Die Anbindung von Sünzhausen wäre der einzige Seitenast, für den ein selbständiger Radweg angedacht wird, bei den übrigen kleineren Ortsteilen müssten die Radler auf den vorhanden Wegen zur Trasse gelangen.
Herr Stein hat auch zur Anbindung von Sünzhausen zwei Variantenvorschläge. Die eine Variante wird von Sünzhausen heraus östlich der Kreisstraße geführt, bei der anderen Variante wird die Kreisstraße gequert und der Bolzplatz erschlossen.
Diese Variante wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und wird als Vorzugsvariante empfohlen.

Der Abzweig Vötting Richtung Pulling könnte als Kreisverkehr gestaltet werden, der jedoch Grunderwerb notwendig macht. Alternativ wäre auch eine Verschwenkung der Einmündungssituation der Straße nach Pulling mit Integrierung des Radwegs möglich, die jedoch den Nachteil einer gewissen Unwegigkeit und eines höheren Platz- und Grundflächenbedarfs hat.
Bei der Anbindung Kleinbachern/Gartelshausen sieht das Staatl. Bauamt so wenig Zulauf, dass eine Unterführung oder sonstige Querungshilfe nicht notwendig ist. Hier müssen die Radfahrer die Staatsstraße ohne Hilfestellung überqueren. Bei Sünzhausen ist an eine Querungshilfe an der St 2339 in Form einer Aufweitung des Straßenquerschnittes mit einer Mittelinsel gedacht.

Die Kostenschätzung für den Bau ohne Grunderwerb liegt bei einer Summe zwischen 1,0 Mio. € und 1,5 Mio. €.

Es sind geschätzte Ausgleichsflächen in einem Umfang von etwa 0,6 ha – 0,7 ha erforderlich.
Details werden in einem nachfolgenden Planungsschritt, der auch einen landschaftspflegerischen Begleitplan enthält, aufgearbeitet.

Planungsreferent Frankl hält den angedachten Radweg zwischen Neufahrn und Freising für sinnvoll. Er fragt wegen des Flächenbedarfs, ob der gezeigte Querschnitt mit Graben und Grün zwischen Staatsstraße und Radweg so vorgeschrieben ist.
Herr Stein erwidert, dass es sich hier um einen Regelquerschnitt handelt, der nur schematisch eine Orientierung geben soll.

StR Frankl fragt weiter, ob in dieser Machbarkeitsstudie eine Weiterführung des Radwegs am Studentenwohnheim in die Innenstadt untersucht wurde.
Herr Stein verneint dies.

StR Frankl fragt, ob außer den Fachbehörden in Sünzhausen auch die Bürger zur geplanten Anbindung des Radwegs über den Bolzplatz informiert wurden. Er kritisiert außerdem die geplanten Verschwenkungen, die von den Radfahrern erfahrungsgemäß nicht angenommen werden, da diese immer die schnellste und kürzeste Verbindung suchen.

Herr Stein erwidert, dass hier vorhandene Feldwegsegmente genutzt wurden. Er sieht ein, dass für die Akzeptanz ein durchlaufender Radweg günstiger wäre, jedoch müssen auch Feuchtwiesenzonen berücksichtigt werden. Bei der Feinplanung werden diese Anregungen und Kritikpunkte bilanziert und nach Möglichkeit berücksichtigt.

Herr Maierhofer ergänzt, dass die Bürger erst beteiligt werden, wenn die Vorstellung der Studie im zuständigen Fachausschuss erfolgt ist. Wie bereits Eingangs erwähnt, ist eine Bürgerinformationsveranstaltung in Sünzhausen geplant.

Auch Bgm. Schwaiger unterstützt diese Vorgehensweise der Verwaltung.

StR Frankl fragt, ob die Kosten in Höhe von 1,5 Mio. € für die Umsetzung über ein Leader-Projekt finanziert werden können.

Herr Maierhofer verneint dies. Es kann nur ein Leader-Antrag (Modul 2) für die Genehmigungsplanung gestellt werden, da Leader weder Grunderwerb noch Straßenbaukosten bezuschusst. Es müssen hier Mittel aus FAG für die Staatsstraße bzw. städtische oder Kreismittel für die Kreisstraße eingesetzt werden. Hierüber wurde jedoch noch nicht näher diskutiert.
Herr Maierhofer weist darauf hin, dass dieser Radweg nur mit einem vorliegenden Gesamtkonzept gefördert werden kann.

StR Drobny sieht die Planung grundsätzlich positiv, im Detail sieht er jedoch noch Unklarheiten und Kritikpunkte.
Er zeigt sich verwundert darüber, dass der südlich der Staatsstraße geführte Radweg favorisiert wird, da die Eingriffe in das Vogelschutzgebiet und in Grundstücke, die der FMG als planfestgestellte Ausgleichsflächen für die 3. Startbahn dienen, nicht berücksichtigt wurden. Er kann sich nicht vorstellen, dass die FMG die Grundstücke für einen Radweg zur Verfügung stellen wird und damit evtl. die Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses gefährdet.

Herr Stein erklärt, dass in das Vogelschutzgebiet, das an der Staatsstraße endet, nur am Rand eingegriffen wird. Die wesentlichen Kernzonen des Vogelschutzgebietes sind jedoch von der Staatsstraße abgerückt. Der Radweg schmiegt sich relativ eng an den Verlauf der Staatsstraße.
Er ist der Ansicht, dass Eingriffe in den Hangwald bei einem nordseitig geführten Radweg in schützenswerte Biotope als auch in faunistische Habitate gravierender zu Buche schlagen würden als ein ganz peripherer und schmaler „Randeingriff“ beim

Vogelschutzgebiet. Beim Eingreifen in die Hangkante ist nicht nur die Grundfläche des Radweges relevant, sondern auch die erforderlichen Böschungsbauwerke. Wenn in einem späteren Verfahren eine Variantenprüfung bezüglich der Belange des Vogelschutzes erforderlich sein sollte, muss dies gemacht werden.
Er räumt ein, dass die Nordvariante nicht völlig unmöglich ist, jedoch mehr Eingriffe in schützenswerte Bereiche erfordert.
Herr Stein führt aus, dass der Kernausgleich für das Vorhaben der FMG in anderen Bereichen des Mooses stattfindet. Er teilt mit, dass er bereits öfter Eingriffsvorhaben betreut hat, die planfestgestellte und zum Teil auch sehr alte Ausgleichsflächen berührt haben. Dies bedeutet nicht zwingend, dass vorhandene Planfeststellungsbeschlüsse zu ändern oder aufzuheben sind.

StRin Lintl dankt Herrn Maierhofer dafür, dass er immer wieder versucht, Projekte in das Leader-Programm einzubringen. Sie hält gerade diesen Radweg für ein nachhaltiges Wohnen in Sünzhausen für äußerst wichtig, da ein Wohnen in Sünzhausen ohne Auto nur schwer möglich ist. Es sollte versucht werden, eine möglichst verträgliche Route für diesen Radweg zu finden.

Bgm. Schwaiger schließt sich den Aussagen von StRin Lintl an.

Bgm. Zierer kann die Aussagen von StR Drobny nachvollziehen. Über eine Bürgerversammlung sollte geklärt werden, welche Grundstücke für den Radweg erworben werden können. Eine Abwägung für eine der beiden Varianten hält er für unbedingt notwendig. Er hält genau wie StR Drobny die Südtrasse für sehr problematisch, vor allem im Hinblick auf die Anbindung der Ortschaften. Es sollte deshalb zusammen mit der Naturschutzbehörde eine möglichst verträgliche Route auf der Nordseite gefunden werden. Er glaubt, dass die Kosten und auch der Ausgleichsflächenbedarf bei der Südroute wesentlich höher sind.

StR Gmeiner verweist als Beispiel für eine naturschonende Einbindung eines Radweges auf den Radweg im Ampertal Richtung Allershausen.
Auf Frage von StR Gmeiner zur Finanzierung über Leader erklärt Herr Maierhofer, dass bis Ende 2013 Leader-Projekte beantragt werden können. Der Abrechnungszeitraum für genehmigte Projekte läuft bis Mitte 2015.
Die genannten Kosten von ca. 1,0 – 1,5 Mio. € betreffen nur die Baukosten auf Freisinger Gebiet.

StR Freitag fordert einen möglichst fahrbahnnahen, schmalen Ausbau, um den Flächenverbrauch und die Kosten zu reduzieren. Er schlägt einen Radweg mit einer Breite von 2,50 m und 1,0 m Abstandsfläche zur Straße vor. Ob der Weg auf der Nord- oder Südseite geführt wird, ist für StR Freitag völlig unerheblich.

StR Drobny schließt sich den Aussagen von Bgm. Zierer und StR Freitag an.
Er wiederholt, dass seiner Meinung nach der Eingriff in die Natur auf der Südseite größer ist als auf der Nordseite.

Herr Stein weist nochmals darauf hin, dass das Vogelschutzgebiet einen sehr großen Raum umfasst. Prüfgegenstand im Vogelschutzgebiet sind die Erhaltungsziele und nicht zwingend die an die Staatsstraße angelehnte Grenze des Schutzgebietes. Er erklärt, dass dem naturschutzrechtlichen Prinzip der Eingriffsminimierung gefolgt werden muss.

Herr Maierhofer erklärt abschließend zur Trassenwahl, dass bei der Untersuchung im Norden einige Engstellen gefunden wurden, bei denen man der Meinung war, dass hier kein Radweg angelegt werden kann. Da neben den naturschutzfachlichen Aspekten auch noch die verkehrliche Beurteilung zu berücksichtigen ist, wollte man vermeiden, dass der Radweg mehrfach von Norden nach Süden wechselt. Aus diesem Grund hat man sich für eine durchgehende Führung auf der Südseite entschieden. Im Rahmen einer Ingenieursplanung müssen alle Belange untersucht und aufeinander abgestimmt werden.

StR Frankl schlägt vor, die Nordtrasse nicht zu verwerfen, sondern weiterhin zu untersuchen. Es soll ein Radweg entstehen, der es den Bürgern in den Ortsteilen ermöglicht, vernünftig nach Freising zu kommen. Zu den Hangkanten weist StR Frankl darauf hin, dass bei notwendigen Fällarbeiten Richtung Giggenhausen überlegt werden sollte, welche Bäume ggfs. bereits aus Sicherheitsgründen entfernt werden müssen.

StR Bauer sieht auch die Nordroute nicht ganz unproblematisch. Er kann sich nicht vorstellen, dass der naturschutzfachliche Eingriff im Norden geringer sein soll als im Süden und favorisiert die Südroute.

Bgm. Schwaiger meint, dass heute über keine Variantentrasse entschieden werden muss.

StRin Lintl schlägt vor, für die Bürgerbeteiligung zum besseren Verständnis eine Visualisierung des Hanganschnitts anzufertigen.

StRin Großkopf meint, dass auch die Nordtrasse einen gewissen Charme aufweist und deshalb weiter überprüft werden sollte. Bei Realisierung der Südtrasse sollte wegen der Abgase unbedingt vermieden werden, den Radweg tiefer zu legen als die Straße. Sie fragt, ob es Aussagen zum Verhältnis des notwendigen Grunderwerbs zwischen der Nord- und Südroute gibt.

Herr Maierhofer teilt mit, dass sich nur untergeordnete Flächen im Besitz der Stadt Freising befinden. Es ist bei beiden Varianten eine Vielzahl von Grunderwerbsverhandlungen notwendig.

Herr Jürgens ergänzt, dass für den Radweg eine Breite von 2,50 m vorgeschrieben ist. Das Problem bei der Nordvariante ist, dass an der Hügelkante ein Sicherheitsabstand zu den fahrenden Fahrzeugen eingehalten werden muss, der abhängig von

der Geschwindigkeit ist. Außerorts wäre in jedem Fall ein größerer Abstand notwendig, der dann Stützvorrichtungen erforderlich macht. Auf der Südseite ist allerdings aufgrund der moorigen Böden ein Bodenaustausch notwendig.
Um alle Probleme genau zu erfassen ist unbedingt eine Planung notwendig.
Herr Jürgens teilt mit, dass bei Förderung nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) eine fachtechnische Stellungnahme des Staatlichen Bauamts notwendig ist, die auch Anforderungen an die Ausführung stellt.

Bgm. Schwaiger fasst zusammen, dass nach eingehender Diskussion Einigkeit darüber besteht, das Projekt zur Realisierung voranzutreiben und die Leader-Förderung zu beantragen.

Beschluss Nr. 337/34a

Anwesend: 12 Für: 12 Gegen: 0

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Radwegeanbindung der Ortsteile/Weiler entlang der St 2339 an die Zentralorte Freising und Neufahrn“ werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
Die Verwaltung wird beauftragt, aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie eine Genehmigungsplanung (Modul 2) für den Radweg auf Stadtgebiet Freising als Leader-Projekt zu beantragen und nach Vorliegen der Bewilligung in Auftrag zu geben.

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des

Planungs- und Umweltausschusses (34.) vom 19. Oktober 2011

TOP 2 **B 301 Nordostumfahrung Freising**
1. Tektur zur Planfeststellung;
Stellungnahme der Stadt
- Beschluss –
Anwesend: 12

Bgm. Schwaiger begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Frau Wiesheu, die Ortssprecherin von Tüntenhausen.

Herr Jürgens trägt den Sachverhalt vor.
Die Planfeststellungsunterlagen zur B 301 Nordostumfahrung wurden zuletzt am 03.08.2009 im öffentlichen Planungs- und Umweltausschuss vorgestellt und die hier beschlossenen Einwendungspunkte, mit Schreiben vom 05. August 2009, gegenüber der Regierung von Oberbayern geltend gemacht.

Herr Jürgens weist darauf hin, dass diese Tektur nicht die durch die Stadt Freising geforderte Umfahrung der Ortschaft Erlau beinhaltet.

Mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 28.07.2011 wurde der Stadt nun mitgeteilt, dass die Planunterlagen mit der 1. Tektur vom 01.07.2011 geändert wurden. Es wurde daher um eine erneute Auslegung der geänderten Planunterlagen gebeten. In Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern erfolgt die Auslegung der geänderten Planunterlagen, unter Berücksichtigung der Sommerferien und der Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses für eine „3. Start und Landebahn am Verkehrsflughafen München“, im Zeitraum vom 05. Oktober bis einschließlich 4. November 2011. Die Einsichtnahme der geänderten Planfeststellungsunterlage ist im Bau- und Planungsreferat, Zimmer Nr. UG 7 oder auf der Homepage der Stadt Freising (www.freising.de) möglich.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Planungs- und Umweltausschusses (34.) vom 19. Oktober 2011

Jeder, dessen Belange durch die Planänderung vom 01.07.2011 berührt werden, kann Einwendungen bis zum 18.11.2011 bei der Stadt oder bei der Regierung von Oberbayern erheben. Auf die sonstigen Inhalte der amtlichen Bekanntmachung wird verwiesen.

1. Allgemeines zum geplanten Vorhaben der B 301 Nordostumfahrung Freising

Im vorhandenen Straßennetz verbindet die Bundesstraße 301 den nördlichen Teil des Landkreises Freising und den südlichen Teil des Landkreises Kehlheim mit der Großen Kreisstadt Freising, dem Flughafen München 2 sowie dem Großraum München.
Als Nordostumfahrung Freising soll die B 301 entsprechend der Planfeststellungsunterlagen künftig östlich an Tüntenhausen und Freising vorbeiführen und westlich von Marzling an die Bundesstraßen 11/11a angebunden werden. Damit entsteht eine direkte Verbindung von der B 301 über die B 11a mit der Autobahn A 92 München – Deggendorf, Anschlussstelle Freising Ost und über das daran anschließende Staatsstraßennetz mit dem Flughafen München. Die bestehende B 301 soll südlich von Erlau mit der Nordostumfahrung verknüpft und zur Kreisstraße abgestuft werden.

Die Nordostumfahrung Freising ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf eingestuft bzw. im Aktionsprogramm „Straßenerschließung Flughafen München“ enthalten. Dieses wurde auch nochmals aktuell mit Schreiben des Staatlichen Bauamtes vom 19.08.2011 bestätigt.

2. Geänderte Planunterlagen mit der 1. Tektur vom 01.07.2011

Aufgrund berechtigter Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange und Privater waren Planänderungen im vorgenannten Auslegungsverfahren notwendig. Durch das Staatliche Bauamt Freising erfolgte daher eine Änderung der bisheri-

gen Planunterlagen, hierbei wurden die Unterlagen auch auf die aktuellen Änderungen gesetzlicher Grundlagen sowie technischer Regelwerke angepasst.

Die folgenden markanten Planänderungen der 1. Tektur vom 01.07.2011 wirken sich auf den Bereich der Stadt Freising aus:

a.) **Bauwerks Nr. 1.2.1T**
Westlich des geplanten Kreisverkehrs Richtung Freising erhält die Fahrbahn zur reibungslosen Verkehrsabwicklung einen Linksabbiegerstreifen zum städtischen Lagerplatz Tuching.

b.) **Bauwerks Nr. 1.2.3T**
Die Erschließung des Anwesens Landshuter Str. 81 erfolgt über den verbleibenden Straßenabschnitt der B 11 - Anschlussrampe. Mit der 1. Tektur wurde die Widmung nun geändert und das vorgenannte Straßenstück zur Gemeindestraße abgestuft. Die Unterhaltungslast des vorgenannten Straßenstücks liegt damit künftig bei der Stadt.

c.) **Bauwerks Nr. 1.1.2T**
Die bisherige Unterhaltungslast der GVS Marzling – Ast wurde von der Stadt Freising auf die Gemeinde Marzling übertragen. Dieses betr. auch einen Großteil der vorgenanten Gemeindeverbindungstraße die im Stadtgebiet Freising liegt.

d.) **Überprüfung der Durchlässe**
Es erfolgte eine grundsätzliche Überprüfung der geplanten Durchlässe und ggf. eine Anpassung der Rohrquerschnitte.

e.) **Bauwerks Nr. 1.1.3T**
Verbreiterung der geänderten GVS Altenhausen – Jaibling auf RQ 7,5 (befestigte Fahrbahnbreite von 5,50 m zuzüglich eines beidseitigen Banketts mit jeweils 1,00 m).

---

f.) **Bauwerks Nr. 1.1.4T**

Verbreiterung der geänderten GVS Piesing – Goldshausen auf RQ 7,5 (befestigte Fahrbahnbreite von 5,50 m zuzüglich eines beidseitigen Banketts mit jeweils 1,00 m) Des Weiteren erfolgt eine Anpassung der Längsneigung im Einmündungsbereich zur GVS Altenhausen - Jaibling.

g.) **Bauwerks Nr. 1.2.16T**

Verbreiterung der GVS Tüntenhausen – Zurnhausen auf RQ 7,5 (befestigte Fahrbahnbreite von 5,50 m zuzüglich eines beidseitigen Banketts mit jeweils 1,00 m). Begradigung der GVS-Streckenführung im Kreuzungsbereich, gegenüber der bisherigen Planung, sowie Aufweitung des Brückenbauwerks im Zuge der B 301 „neu“.

h.) **Waldausgleich W2**

Aufgrund eines Einwands durch das Amt für Landwirtschaft und Forsten ist eine zusätzliche Aufforstungsfläche auf der Flurst.Nr. 689 notwendig. Bei der vorgenannten Flurstücksfläche handelt es sich um eine städtische Grundstücksfläche.

i.) **Überprüfung der öffentlichen Feld- und Waldwege (öFW)**

Die öFW wurden entsprechend der Richtlinie für den ländlichen Wegebau überprüft und falls erforderlich in den Kurven aufgeweitet.

j.) **Bauwerks Nr. 6.1.3T**

Im Streckenabschnitt der B 301 Nordostumfahrung von Bau-km 0+250 bis 0+610 erfolgt eine Geländeangleichung sowie eine Abrückung des geplanten öFW (Bauwerks Nr.1.1.5). entlang der geplanten B 301 Nordostumfahrung.

k.) **Schalltechnische Untersuchung**

Mit der vorliegenden 1. Tektur erfolgt ausschließlich die Aufnahme zusätzlicher Berechnungspunkte an einem baurechtlich genehmigten Anbau im Ortsteil Ast. Die hierbei angesetzten Lärmgrenzwerte wurden auf ein

Mischgebiet (tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A)) bezogen. Gemäß der vorliegenden Berechnung besteht kein Anspruch auf Lärmschutz.

l.) **Luftschadstoffuntersuchung**

Aufbauend auf der 39. Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes erfolgt derzeit eine Aktualisierung für das Rechenverfahren, das voraussichtlich im 2. Halbjahr 2011 veröffentlich wird. Hierauf aufbauend kann dann eine Ermittlung der Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ erfolgen. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand ist gemäß dem Erläuterungsbericht davon auszugehen, dass auch mit dem aktualisierten Rechenverfahren zukünftig signifikante Veränderungen der festgestellten Schadstoffkonzentrationen ausgeschlossen sind.

Des Weiteren erfolgte aufgrund der notwendigen Haltesichtweiten, im Zuge der B 301 Nordostumfahrung, eine Verbreiterung des Bankettbereichs in der Innenkurve, in den Abschnitten Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+025 und von Bau-km 1+910 bis Bau-km 2+490.

Eine Tektur zu der bereits in der ersten Auslegung geforderten Ortsumfahrung von Erlau oder auch eine Veränderung des südlich von Erlau gelegenen Kreisverkehrsplatzes ist, wie bereits am Anfang berichtet, in den vorgelegten Planungsunterlagen nicht enthalten. Diese Punkte wären in einem noch anstehenden Erörterungsverfahren zu klären.

3. Vorschlag der Einwendungspunkte

Unter interner Abstimmung mit Referat 2, 7, Amt 60, Amt 61 Stadtplanung und Amt 64 werden die nachfolgenden Punkte für den Einwand der Stadt vorgeschlagen:

a.) Unabhängig von den nachfolgenden Punkten, zu der vorgelegten 1. Tektur vom 01.07.2011, werden die bereits mit Schreiben der Stadt Freising

vom 05. August 2009 – Az.: 62-631/P9007 – vorgebrachten Einwendungspunkte aufrechterhalten. In diesem
Zusammenhang wird die fehlende Information über die Behandlung der, bereits in der ersten Auslegung, vorgebrachten Einwendungen kritisiert.

b.) **Übersichtskarte Planfeststellungstrasse**

Entsprechend der vorgelegten Tekturunterlagen erfolgte gemäß dem Index „A“ eine Korrektur zum Verlauf der B 301 alt. Dieses trifft allerdings nur für einen Teilbereich der B 301 Ortsdurchfahrt zu. Die derzeitige Darstellung der B 301 verläuft in einem Teilabschnitt immer noch über die Lankesberg Straße.
Wir bitten wiederholt um Korrektur, der Ortsdurchfahrt der "B 301 alt", im Abschnitt General – von - Stein Straße bis zur Einmündung Lankesberg Straße.

c.) **Bauwerks Nr. 1.1.2T**

Gemäß einer Änderung der Bauwerks Nr. 1.1.2T wird die Unterhaltungslast der Gemeindeverbindungsstraße Marzling – Ast von der Stadt Freising auf die Gemeinde Marzling übertragen. Dieses betrifft zum großen Teil auch Straßenabschnitte, die auf dem Stadtgebiet Freising liegen. Der vorgenannte Sachstand sollte nochmals auf seine Richtigkeit überprüft werden.

In diesem Zusammenhang wird erneut eine Anpassung der Stadt- und Gemeindegrenze an den künftigen Straßenbestand angeregt.

d.) **Bauwerks Nr.1.2.16T**

Die Verbreiterung der Fahrbahnbreite im Zuge der GVS Tüntenhausen – Zurnhausen auf einen RQ 7,5 wird begrüßt. Allerdings sollte die Aufweitung der Gemeindeverbindungsstraße, aufgrund der Einsehbarkeit und der besseren Abwicklung von Begegnungsverkehren, um ca. 40 m in östlicher Richtung (90 Grad Kurve) verlängert werden.

---

e.) **Bauwerks Nr. 1/1**

Die erforderlichen Sichtdreiecke von der GVS Goldshausen – Tüntenhausen (Bauwerks Nr.1.1.4T) in die GVS Altenhausen – Jaibling (Bauwerks Nr. 1.1.3T) sind aus den vorgelegten Planunterlagen nicht erkennbar. Für die Anlegung der Sichtfelder in die übergeordnete Straße (GVS Altenhausen Jaibling) sind nach Abstimmung mit der Verkehrsbehörde eine Geschwindigkeit von mindestens 60 km/ h anzusetzen. Das Bauwerk 1/1 ist entsprechend der erforderlichen Sichtdreiecke zurückzusetzen.
In diesem Zusammenhang möchten wir nochmals auf die optische Trennwirkung durch die geplante B 301 verweisen. Zur Verringerung der vorgenannten Trennwirkung, wird eine erneute Aufweitung des geplanten Brückenbauwerks BW 1/1 angeregt.

f.) **Grunderwerbsverzeichnis Nr. 6.4T und 6.5T**

Die im Grunderwerbsverzeichnis unter der Lfd.Nr. 6.4T und 6.5T aufgeführten Flurst. Nr. 647/1 und 647/2, Gemarkung Tüntenhausen befinden sich nicht mehr im Eigentum der Stadt. Wir bitten um Beachtung und Änderung.

g.) **Bauwerksverzeichnis, Waldausgleich Lfd. Nr. W2**

Gemäß der 1. Tektur ist eine Aufforstung der städtischen Flurst. Nr. 689, Gemarkung Tüntenhausen geplant. Die vorgenannte städtische Fläche sowie auch die umliegenden Flächen, im Bereich des Ortsteils Piesing, werden vornehmlich landwirtschaftlich genutzt. Die geplante Aufforstung der vorgenannten Flurstücksfläche ist, auf seine Eignung sowie auch seine Auswirkungen auf das Landschaftsbild, nochmals zu hinterfragen.

h.) Schalltechnische Untersuchung

Mit der vorliegenden 1. Tektur erfolgt ausschließlich die Aufnahme zusätzlicher Berechnungspunkte an einem baurechtlich genehmigten Anbau im Ortsteil Ast. Die hierbei angesetzten Lärmgrenzwerte wurden auf ein Mischgebiet (tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A)) bezogen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang nochmals auf unsere Stellungnahme vom 05. August 2009 zur ersten Auslegung verweisen und bitten hiermit erneut die Gebietskategorie auf die tatsächlich vorhandene Nutzung (Wohnen) im Ortsteil Ast anzupassen

i.) Luftschadstoffuntersuchung

Aufbauend auf der 39. Verordnung zur Durchführung des Immissionsschutzgesetzes erfolgt derzeit eine Aktualisierung für das Rechenverfahren. Hierauf aufbauend kann dann, gemäß dem Erläuterungsbericht, eine Konzentrationsermittlung der Feinstaubpartikel $PM_{2,5}$ erfolgen. Wir bitten um Zusendung der aktualisierten Konzentrationsermittlung.

StR Frankl stellt fest, dass einige Einwendungen der Stadt Freising in die Planung eingearbeitet wurden. Der Hauptpunkt, die Umfahrung von Erlau, wird hier nicht aufgeführt. Einen Zweifel an der Notwendigkeit der B 301 Nordostumfahrung gibt es nicht. Er fragt, ob zur Umfahrung von Erlau noch Aussicht auf Änderung besteht.

Herr Koch führt aus, dass man sich derzeit in einem noch laufenden Verfahren befindet. Als nächstes wird wohl ein Erörterungstermin stattfinden. Hier werden nochmals detailliert viele Themen mit der Genehmigungsbehörde erörtert. Zu welchem Ergebnis man letztendlich kommt bzw. wie der Planfeststellungsbeschluss aussehen wird, kann heute noch nicht gesagt werden. Die Umfahrung von Erlau wird mit Sicherheit ein zentrales Thema bei der Einwendungsabarbeitung und im Erörterungstermin sein.
Heute handelt es sich nur um eine Tektur der planenden Behörde.

Die Ortssprecherin Frau Wiesheu teilt mit, dass die Planung für Tüntenhausen und Erlau unzumutbar ist.

StR Freitag dankt Herrn Jürgens für die detailliert ausgearbeiteten Punkte.

StRin Lintl stellt fest, dass eine Umfahrung von Freising notwendig ist. Sie fragt, ob die B11a, in die der Verkehr von der neuen B 301 aus Richtung A 92 eingeschleust werden soll, den zusätzlichen Ansturm an Fahrzeugen überhaupt aufnehmen kann. Herr Jürgens sieht das Problem auch und spricht in diesem Zusammenhang auch die bereits bestehende Problematik der höhenfreien Anbindung von der Isarstraße mit der B 11a an. Er geht davon aus, dass der Straßenbaulastträger, nämlich der Bund bzw. das für die Planung zuständige Staatliche Bauamt, dieses geprüft hat.

StR Frankl regt an, in der Stellungnahme zur B 301 Nordostumfahrung einen entsprechenden Hinweis vorzusehen.

Herr Koch meint, dass das Staatliche Bauamt darauf bereits mehrfach mündlich hingewiesen wurde. Das Thema ist durchaus bekannt, jedoch kein Einwendungsgegenstand.

Bgm. Zierer fragt, wann mit einem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen ist.

Herr Koch kann dazu derzeit nichts sagen; selbst der Erörterungstermin und dessen Dauer ist noch nicht bekannt.

Beschluss Nr. 338/34a

Anwesend: 12 Für: 12 Gegen: 0

Unter Berücksichtigung der am Sachbericht unter dem Punkt 3 aufgelisteten Punkte und möglicher zusätzlicher Erkenntnisse aus dem laufenden Verfahren wird die Verwaltung beauftragt, die Stellungnahme der Stadt Freising fristgerecht bei der Regierung von Oberbayern vorzulegen.

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des

Planungs- und Umweltausschusses (34.) vom 19. Oktober 2011

TOP 3 Berichte und Anfragen

TOP 3.1 Anschaffung und Betrieb von Fluglärmmessstellen durch die Stadt Freising; Antrag Fraktionen vom 11.07.2011
- Sachstand
Anwesend: 12

Frau Metz trägt den Sachverhalt vor.
Der Antrag auf Anschaffung und Betrieb von Fluglärmmessstellen durch die Stadt Freising wurde durch die Stadtratsfraktionen der CSU, B90/Grüne, FW und ödp bei der Verwaltung eingereicht. Mit diesen Geräten soll an geeigneten Stellen im Stadtgebiet die Fluglärmbelastung gemessen werden, da auch bereits in anderen Gemeinden (Kranzberg, Fahrenzhausen) solche Messgeräte vorhanden sind. Die Gemeinden konnten feststellen, dass zum Teil mehr Fluglärmereignisse stattfinden als von der FMG an den stationären Fluglärmmessstellen aufgezeichnet werden.
Des Weiteren wurde angeregt, dass die Stadt Freising Mitglied in dem gemeinnützigen Verein „Deutscher Fluglärmdienst e.V." wird.
Frau Metz teilt mit, dass ausgehend von diesem Antrag folgende Fachstellen beteiligt und um Stellungnahme gebeten wurden:

- Fluglärmkommission
- Flughafen München GmbH
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Regierung von Oberbayern; Luftamt Süd (weitergeleitet an StMVWIVT)
- Landratsamt Freising – Immissionsschutzbehörde
- Gemeinde Kranzberg
- Gemeinde Fahrenzhausen

Die schriftlichen Stellungnahmen der FMG und des StMWIVT stehen noch aus.

Nach Durcharbeitung der eingegangenen Stellungnahmen wird das weitere Verfahren festgelegt.
Des Weiteren teilt Frau Metz mit, dass mit dem Messgerät der Gemeinde Fahrenzhausen derzeit Messungen in der Kirche St. Georg durchgeführt werden. Bei einem demnächst stattfindenden Gespräch mit einem Vertreter der BI Fahrenzhausen wird sich Frau Metz den genauen Ablauf näher erklären lassen.
Der heutige Bericht dient lediglich als Zwischenbericht.

Bgm. Zierer kann sich nicht vorstellen, dass die FMG oder die Regierung von Oberbayern eine derartige Anschaffung befürworten wird. Er bittet, die Anschaffung der Geräte möglichst zeitnah zu tätigen.

Herr Koch weist auf einen Pressebericht der Gemeinde Fahrenzhausen hin, in dem festgestellt wird, dass die Messergebnisse der FMG nicht zutreffend sind. Er stellt fest, dass es sich hier um eine sehr komplizierte Materie handelt. Aus diesem Grund wurden auch die Aufsichtsbehörden um Stellungnahme zu den Messgeräten und der Messmethode gebeten. Sollte die Stadt diese Anschaffung tätigen, soll auch eine vergleichbare Referenzmessung erstellt werden, die sich mit den FMG-Messungen vergleichen lassen kann. Es kann nicht einfach irgendwo eine Messstelle aufgestellt werden um zu sagen, hier wurden andere Werte als von der FMG festgestellt.

Bgm. Zierer bittet, das Thema aufgrund des laufenden Verfahrens zu beschleunigen.

StR Gmeiner schließt sich dem an. Er versteht nicht, warum so viele Stellungnahmen eingeholt werden und drängt darauf^, möglichst schnell eigene Lärmmessstellen einzurichten. Im Zweifel kann man sich auch an ein Ingenieurbüro wenden und erfragen, welche Lärmmessgeräte geeignet sind.

Bgm. Schwaiger weist darauf hin, dass es nicht hilfreich ist, schnell Messgeräte aufzustellen, deren Werte mit denen der FMG nicht vergleichbar sind. Es ist deshalb durchaus sinnvoll, eine Stellungnahme der FMG einzuholen, um auch wirklich ver-

gleichbare Daten zu erhalten. Schließlich sollen die gemessenen Daten auch vor Gericht Bestand haben.

StR Frankl unterstützt die Aussagen von StR Gmeiner.

Herr Koch weist darauf hin, dass keine Fluglärmbelastung aus dem Betrieb einer 3. Startbahn vorhanden ist. Die Stadt kann nur die derzeitige Belastung messen und in einem möglichen gerichtlichen Verfahren verwenden.

StR Dr. Maguhn korrigiert, dass der Antrag dahin geht, nicht Referenzmessstellen einzurichten, sondern genau die Lärmpegelmessungen der Flughafenmessstellen zu überprüfen. Dies können diese preiswerten Geräte jedoch nicht leisten. Vor allem muss auch festgestellt werden, wann und wie viele Überflüge über dem Stadtgebiet stattfinden.

Herr Koch weist darauf hin, dass es sich hier um zwei verschieden Dinge handelt. Die einen meinen, man soll den Lärm messen und kontrollieren, ob die Messungen der FMG stimmen und die anderen meinen, man muss die Einhaltung der Flugrouten überprüfen. Dazu gibt es jedoch das sog. „Stanly-Track-System“. Diese Nachweise gibt es bereits.

StR Dr. Maguhn stellt fest, dass rechtlich belastbare Pegelmessungen mit diesen anzuschaffenden Geräten nicht durchgeführt werden können.

Auf Frage von StR Dr. Pause teilt Frau Metz mit, dass vier Messgeräte angeschafft werden sollen. Nach Auskunft der Gemeinde Fahrenzhausen kostet ein Gerät ca. 4.000 €. Die Anschaffungskosten liegen für die vier Geräte bei 16.000 € plus 300 € für laufende Kosten pro Jahr. Es wurde angedacht, an den bereits jetzt am meisten belasteten Ortsteilen und Stadtteilen wie Attaching, Pulling, Lerchenfeld und Seilerbrückl ein Messgerät aufzustellen, um dort dauerhaft zu messen. Die Gemeinde Fahrenzhausen besitzt ein mobiles Fluglärmmessgerät, das den Standort wechseln

kann. Je länger eine Messung an einem Ort durchgeführt wird, desto aussagekräftiger sind die Ergebnisse.

StR Dr. Pause fasst zusammen, dass diese Geräte in Bezug auf ihre Qualität nicht vergleichbar sind mit denen des Flughafens und deshalb keinerlei Beweislast vor Gericht haben werden.

Bgm. Schwaiger weist darauf hin, dass der im Hautpausschuss gestellte Antrag so zu verstehen ist, dass für das gerichtliche Verfahren Daten gesammelt werden sollen, mit denen belegt werden kann, dass die Lärmbelastung der hauptsächlich betroffenen Bereiche nicht unbedingt mit den Angaben, die in den Prognosen und den Planfeststellungsunterlagen genannt werden, übereinstimmen und somit festgestellt werden kann, dass dort bereits jetzt eine höhere Belastung zugrunde gelegt werden muss.

Herr Koch ergänzt, dass der Abwägungsgrundsatz nicht mehr stimmt, da bei Vorliegen einer deutlich höheren Lärmausgangsbasis Auswirkungen auf die gesamte Abwägung entstehen.

Nach Ansicht von StR Drobny sollten die gemessenen Daten unbedingt gerichtsverwertbar sein. Aus diesem Grund sollte man sich möglichst zügig von einem geeigneten Ingenieurbüro beraten lassen.

Bgm. Schwaiger meint, auch wenn die Präzision der anzuschaffenden Geräte nicht so hoch ist, kann man zumindest im Rahmen des Verfahrens in eine Gutachtenssituation kommen. Das heißt, das Gericht stellt fest, dass die Geräte der FMG zwar präziser und hochwertiger sind, aber dennoch Diskrepanzen bestehen, die gerichtsgutachtlich zu klären sind.

StR Freitag schlägt vor, dass die von der Stadt Freising beauftragte Rechtsanwaltskanzlei zur Durchführung des Klageverfahrens einen geeigneten Gutachter benen-

nen soll, um von vorn herein auf Nummer sicher zu gehen. Des Weiteren sollen die gemessenen Daten dann auf eine 3. Startbahn übertragen werden.

Herr Koch weist darauf hin, dass die drei Bahnen nicht 1 : 1 verglichen werden können, da den drei Bahnen ein völlig unterschiedliches Betriebskonzept zu Grunde liegt. Es gibt unterschiedliche Dauerschallpegelberechnungen. Der jetzigen Planfeststellung ist ein Betriebskonzept, ein sog. Planungsflugplan im Jahr 2020, zugrunde gelegt.

StR Drobny ergänzt, dass die im Planfeststellungsbeschluss genannten Daten nur die günstigste Situation darstellen.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Öffentlichkeitsbeteiligung „Lärmaktionsplan Freising – Schienenlärm“
- Terminbekanntgabe
Anwesend: 12

Frau Metz teilt mit, dass die Regierung von Oberbayern unter Beteiligung der Stadt Freising den Entwurf eines Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken im Bereich München – Regensburg vorgelegt hat. Das Gebiet umfasst den Bereich vom Freisinger Bahnhof Richtung Süden bis Neufahrn. Dieser Lärmaktionsplan wird vom 07.11.2011 – 09.12.2011 bei der Regierung von Oberbayern und der Stadt Freising, Stadtplanung, ausgelegt und kann dort eingesehen werden. Der Planentwurf ist ab sofort auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern (www.regierung.oberbayern.bayern.de) eingestellt. Bis 23.12.2011 können schriftlich gegenüber der Regierung von Oberbayern oder per e-mail

---

(technischer.umweltschutz@reg-ob.bayern.de) Stellungnahmen/Anregungen eingereicht werden.

Herr Koch ergänzt, dass auch die Stadt Freising eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan abgeben wird. Diese Stellungnahme wird in der Planungs- und Umweltausschusssitzung am 13.12.2011 vorgestellt.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

TOP 3.2 Bürgersolarpark
- Sachstand
- weiteres Vorgehen
Anwesend: 12

Bgm. Schwaiger begrüßt den Leiter der Stadtwerke Freising, Herrn Voigt.

Herr Koch spricht die Thematik „Solaranlagen/Photovoltaikanlagen in der Altstadt“ an. In den Arbeitsgruppensitzungen der Obersten Baubehörde wurde mit Vertretern des Bayer. Gemeindetags hierzu vereinbart, den Kommunen Anleitungen an die Hand zu geben, wie mit PV- oder Solaranlagen in Innenstädten umzugehen ist. Auch das Landesamt für Denkmalpflege überarbeitet derzeit seine bisherigen Richtlinien für Ensembles wie die Freisinger Altstadt sowie für einzelne Denkmäler. Es wurde auch berichtet, dass das Kultusministerium zusammen mit dem Wirtschaftsministerium an der Thematik arbeitet. Ob die Ensemble-Bereiche dauerhaft sehr restriktiv behandelt werden müssen oder vielleicht doch eine etwas moderatere Sichtweise kommt, kann nach Aussage von Herrn Koch heute noch nicht gesagt werden. Unabhängig davon, hat die Stadt Freising beschlossen, für interessierte Bürger, die bisher eine abschlägige Stellungnahme erhielten, die Möglichkeit zu schaffen, über

sog. „Bürgersolarparkmodelle“ in regenerative Energieformen zu investieren. Dem liegt auch ein Antrag vom Bündnis 90/Die Grünen zu Grunde.

Herr Voigt stellt an Hand einer Präsentation die Überlegungen zu einem Bürgersolarpark vor.
Hierzu sind vorerst folgende Bereiche angedacht:

- Erweiterung der bestehenden Bürgersolaranlage an der A 92 (Deggendorf-München)
  Vorhaben:
  Erweiterung der Modulfläche um ca. 2 m, was eine mögliche installierte Leistung von ca. 100 kWp ergibt.
  Derzeitiger Stand:
  Es wurden erste Berechnungen durchgeführt und Angebote von 5 Firmen eingeholt. Die Genehmigung durch die Autobahnmeisterei liegt vor.
  Fazit:
  Aufgrund der vorangeschrittenen Zeit des Jahres, stehen keine Kapazitäten bei ausführenden Anlagenbauern (Solarfirmen) zur Verfügung. Es ist jedoch geplant, wenn die Einspeisevergütung für das Jahr 2012 feststeht, im Frühjahr mit dem Bau zu beginnen.

- Heiliggeistspital-Stiftung
  Vorhaben:
  Anmietung von Dachflächen zur Aufstellung von PV-Anlagen auf dem Areal der Heiliggeistspital-Stiftung.
  Die vorhandene nutzbare Fläche beträgt ca. 1100 m², was eine mögliche installierte Leistung von ca. 150 kWp ergibt.
  Derzeitiger Stand:
  Es wurden erste Berechnungen durchgeführt und Angebote von 8 Firmen eingeholt. Probleme bezüglich Dachstatik, Blitzschutz und Betreibermodellen müssen noch gelöst werden. Hier ist an eine gemeinsame Nutzung zwischen

Stadtwerken und Heiliggeistspital-Stiftung gedacht.

Fazit:

Zum jetzigen Zeitpunkt sind die Rahmenbedingungen, wie Anteil Bürgerbeteiligung und Stiftung, und somit der weitere Verlauf noch nicht festgelegt.

- Bürgerbeteiligung

  Vorhaben:

  Beteiligung der Bürger an Projekten im Bereich erneuerbarer Energien

  Derzeitiger Stand:

  Kontaktaufnahme zu umliegenden Gemeinden bzgl. Beteiligung der Stadtwerke Freising bei regenerativen Energieversorgungskonzepten sowie Bürgerbeteiligungen.

  Herr Voigt führt aus, dass demnächst auch das Dach eines städtischen Gebäudes in der Kepserstraße saniert werden muss. Auch hier wäre eine Photovoltaikanlage mit Bürgerbeteiligung möglich. Es sind auch noch Gespräche mit der TU bezüglich geeigneter Dachflächen geplant.

  Fazit:

  Bürger können somit aktiv am Klimaschutz in der Region mithelfen und durch den Einsatz neuer Technologien den CO_2-Ausstoss senken.

Für Inbetriebsetzungen im Jahr 2011 gibt es folgende Vergütungssätze:

≤30 KW	28,74 ct/kWh
> 30 bis ≤ 100 kW	27,33 ct/kWh
> 1000 kW 21,56	21,56 ct/kWh

Laut Expertenmeinungen wird es für das EEG 2012 eine Senkung der Vergütungssätze um ca. 15 % geben.

Für das Bürgerbeteiligungskonzept besteht derzeit ein KW-Modell, das recht aufwendig zu Hand haben ist, da hier die Gründung einer Gesellschaft notwendig ist.

Bei einigen Stadtwerken wurden Möglichkeiten gefunden, die über Finanzbeteiligungsvarianten geregelt werden. Das heißt, die Bürger können eine bestimmte Finanzbeteiligung erwerben und erhalten dafür einen festverzinslichen Wert. Sie bekommen auch mitgeteilt und regelmäßige Berichte, welche Anlagen in ihrem Pool angehören. Hiermit haben einige Stadtwerke sehr gute Erfahrungen gemacht.

Für das kommende Jahr 2012 ist folgendes Vorgehen geplant:
- rechtliche sowie formale Klärung der Projekte
- Planung der Projekte bis zur Baureife
- Klärung sowie Vorbereitung der Beteiligungsmodelle

StR Frankl äußert sich positiv zum geplanten Bürgersolarpark und regt an, hier vor allem Bürger aus der Innenstadt zu berücksichtigen.

StR Drobny fragt, ob an der Südseite der Blendschutzanlagen an der A 92 am östlichen Ende Richtung Attaching Möglichkeiten für eine Photovoltaikanlage bestehen.

Herr Voigt meint, dass sich dies schwierig gestalten wird und auf Grund der geringen Fläche wohl auch nicht wirtschaftlich ist. Er sagt eine Überprüfung zu.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Kommunales Klimaschutzprojekt
Anfrage StR Dr. Maguhn
Anwesend: 12

StR Dr. Maguhn erkundigt sich nach dem Sachstand zum Förderprogramm Kommunaler Klimaschutz, das im Planungsausschuss am 02.03.2011 behandelt wurde.
Herr Voigt teilt mit, dass vom Projektträger Jühlich die Zustimmung für das Projekt eingegangen ist. Die Stadt Freising hat einen entsprechenden Antrag mit einer Ge-

---

samtleistung von ca. 98.000 € gestellt. 65 % dieser Kosten werden gefördert. Vom Projektträger Jühlich liegt auch die Zusage für Fördermittel vor.
Die Ausschreibung für dieses Energiekonzept wurde vorbereitet und wird nunmehr den zuständigen Fachstellen in der Stadtverwaltung und dem Agenda Arbeitskreis Energie und Klimaschutz vorgelegt.
Es ist eine öffentliche Ausschreibung geplant.
Das genehmigte Projekt läuft vom 01.10.2011 – 31.09.2012. Bei Bedarf ist evtl. auch eine Verlängerung möglich.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Ende der Sitzung: 16.45 Uhr

Freising, den

Rudolf Schwaiger	Hannelore Michl
Vorsitzender	Schriftführerin